385.0982
C27f
v. 5

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 JAN 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

ADMINISTRACIÓN
DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

PROPUESTA DE EXPROPIACION DE LOS FERROCARRILES

5.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 28 de Diciembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635
BUENOS AIRES
1914

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAR 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

ADMINISTRACIÓN
DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

PROPUESTA DE EXPROPIACION DE LOS FERROCARRILES

5.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 28 de Diciembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635
BUENOS AIRES
1914

385.0982
C27f
v.5

Finanzas de los Ferrocarriles Argentinos

V

ADMINISTRACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

PROPUESTA DE EXPROPIACIÓN DE LOS FERROCARRILES

5ª. Conferencia dada en el Centro Nacional de Ingenieros por el ingeniero Arturo Castaño el 28 de Diciembre de 1914

25 Mar 15 Nacional Bibl. Buenos Aires

La actual administración de los Ferrocarriles de la Nación, preocupa en estos momentos al señor Presidente de la República. El déficit que acusan los presupuestos de las líneas, ha sorprendido al primer magistrado, quien ha encargado a su Secretario de Estado que le presente un estudio detenido, demostrando las causales de tales descalabros financieros en tan importante rama de la administración pública, que comprometen al crédito nacional.

Esto demuestra, que el pais reacciona. Que preside sus destinos una personalidad superior que se preocupa en tan arduos problemas y desea investigar con sereno y elevado criterio la razón y el por qué los Ferrocarriles que son un instrumento de progreso, paraliza su acción civilizadora en las inmensas comarcas que recorre, lo que sin duda alguna obedece a una causa fundamental, de la ausencia de cierto control científico, en que reposan todas las grandes manifestaciones de la inteligencia humana.

Es en el escenario de este Centro, de apropiado ambiente intelectual, al que le corresponde el dilucidar con reposo y estudio los problemas de esta índole, e investigar dónde se encuentra la causa de estos males que aflijen la administración de los Ferrocarriles deprimiendo el espíritu del trabajador honrado y desmoronando sus nobles ideales.

Voy a hacerlo al finalizar el estudio de las finanzas de los Ferrocarriles Argentinos agradecido a la benevolencia con que me habeis escu-

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

chado en las varias noches que ocupo vuestra atención, y en homenage al Sr. Presidente y del elevado concepto que abrigo por sus patrióticas iniciativas, penetrando a las profundas causas que han perturbado la administración de los Ferrocarriles del Estado que de continuar será el caso de meditar si responden a los enormes sacrificios que se ha impuesto el Gobierno al hacer su construcción.

La administración de los Ferrocarriles nacionales está dividida en dos reparticiones. La primera bajo el título de Dirección General regida hoy por la ley N° 6320, que ha modificado a la ley 2873, que ordena su creación.

La segunda bajo el título de «Administración de los Ferrocarriles del Estado» creada por la ley N° 6757, que como veis fué la últimamente sancionada.

Por esta ley se ha creado un consejo de administración general de los ferrocarriles del Estado, dirigidos por un jefe superior y teniendo por Consejeros, a un ingeniero, un jefe general de tráfico y un contador general, los que están encargados de resolver todas las cuestiones referentes al orden económico y financiero de las líneas, entendiendo en su esplotación; de intervenir en la construcción de líneas y ramales, compra de materiales, manejos de fondos destinados a las obras que se ejecutan, y en los fondos provenientes de hipotecas sobre Ferrocarriles del Estado, en las cuentas del capital y entender en todo lo relativo a las negociaciones que tengan por objeto emisión de obligaciones, cobro y depósito de su producto, servicio de autorización e intereses y en una palabra, en todo lo pertinente a las finanzas de los ferrocarriles del Estado, controlando, como es consiguiente su esplotación; debiendo presentar cada seis meses a la Contaduría General a los efectos de la fiscalización, la rendición de cuentas documentadas correspondientes a la inversión de fondos de esplotación y obras nuevas, y cada mes, un estado clasificado de las entradas y gastos de esplotación comparados con igual mes del año anterior.

Es este un resumen de la ley en sus términos generales, y como veis, es la creación de una oficina central que debe de tener como única misión el contralar los actos de los administradores de la vasta red de Ferrocarriles del Estado, tan complicada por estar diseminada en todo el territorio de la República, y que como es consiguiente necesitaba una repartición de control a la que no podía responder la Dirección General de Ferrocarriles con sus múltiples obligaciones con los F. C. de empresas particulares.

La iniciativa de esta ley ha sido pues feliz, pero no ha sido entendida en su espíritu ni en su forma, por el ministro Ramos, encargado de aplicarla.

Esta ley que abarca los puntos generales de la Administración de finanzas de los ferrocarriles, le ha faltado una reglamentación que especifique las atribuciones en los administradores de cada línea, y de los personales inferiores; de la autonomía propia y responsabilidad consiguientes de los personales con la intervención inmediata que la ley confiere a la

administración general y la falta de esta reglamentación es lo que ha alterado los rumbos bien señalados para esta repartición, provocando el desorden y desbarajuste que se siente en las lineas del Estado a los cuatro años de aplicación de la ley, estrañándose que el Ministro que estuvo tan solícito para reglamentar la ley Mitre, que está reglamentada por sí misma, haya olvidado de llenar este requisito en la que rije sobre los Ferrocarriles del Estado indispensablemente necesario, para delinear las atribuciones de los administradores de los ferrocarriles.

Ha resultado pues, que este Consejo Superior de la administración de los F. C. del Estado, obligado a permanecer en la capital para llenar su misión controladora de los dineros y gastos que perciben y realizan las administraciones de las líneas, ha terminado por absorver todas las atribuciones de estos, suprimiendo las personales superiores que estaban al frente de las líneas, estableciendo sub-perintendencias sin atribuciones de ningun género y aportando a esa capital, a la casa de gobierno las administraciones internas de las líneas, de donde cómodamente, un ingeniero, un jefe de tráfico y un contador dirige todos los hilos de la complicada red del mecanismo ferrocarrilero de la nación, estendida en tan lejanos territorios, absorviendo en absoluto todas sus obligaciones, pues debe de saberse que en esas subperintendencias a que han sido reducidas las administraciones en las líneas, no se puede disponer del tren rodante ni refaccionar una locomotora, ni tomar resoluciones rápidas sobre el tráfico que no pueden ni deben ser demoradas, sin que antes se inicie un espediente por notas o telegramas a la Administración Central establecida en la casa de Gobierno, que debería tener un personal reducido conforme a los fines para que fué creada.

Es decir, es el mismo caso, que los Directorios de los Ferrocarriles en Londres de las empresas particulares se llevasen a aquella capital el personal principal de la línea, para que el personal subalterno diariamente consultase por telégrafo a los Directorios, la marcha interna y necesidades administrativas de la linea.

Es por esto, que se ha llegado al desquicio actual de los Ferrocarriles del Estado, y basta para comprobarlo, el decir que se anuncia que existen más de *treinta mil* reclamos por perdidas, perjuicios, robos de mercaderías, etc., en la Administración de los Ferrocarriles del Estado en cuya aclaración se encuentra un personal de más de cuatrocientos cincuenta empleados y a los que tiene que responder la Nación con grandes sacrificios. Ultimamente, para no citar otro hecho, a un ingenio de azucar se le ha devuelto por valor de cien mil pesos en fletes por no haber cumplido el gobierno en la entrega de las mercaderías confiadas en los plazos estipulados que debieran ser «convencionales» para un jefe administrador esperto.

En las líneas nacionales, no existe jefe de tráfico con atribuciones, porque el que las tiene, está en la casa de Gobierno; no existe ingeniero de vias y obras, porque también está en amable compañía con el administrador general; no existe jefe de talleres porque también goza de tales prerrogativas, estando todas las administraciones de los ferrocarriles entre-

gadas a manos subalternas, sin competencia y responsabilidades limitadas, quedando todos los servicios amparados por la grandeza de Dios, dando como es consiguiente enormes déficits, cuyo valor todavía es reducido, y tomará mayores proporciones en vista del desorden que llamaremos criminal, que el país ha heredado de la intervención del ministro Ramos, que parece ha tenido por programa el desarticular el engranaje administrativo, que tanta labor, sacrificios y competencia en su personal directivo había costado al país, posiblemente llevado por el plan preconcebido de enajenar las líneas del Estado a empresas que tanto lo codician, realizando la operación más depresiva, como lo he estudiado en la noche anterior, y que hubiese repercutido en el mundo.

Hace cuatro años, antes de entrar en vigencia esta ley, los Ferrocarriles del Estado, no obstante los abusos inherentes a la falta de prácticas administrativas, mal que mal, respondían a los servicios públicos, costeaban sus gastos, dejando excedentes a favor del tesoro público y haciendo muchas mejoras permanentes en el servicio de las líneas, lo que permite espresar que llenaban su misión con buen resultado, porque no son empresas comerciales, pues tienen propósitos económicos y políticos; pero en esa época como en las anteriores, al frente de esas reparticiones existían personales competentes como el ingeniero Luis Rapelli y otros, que organizó esas líneas, no obstante los inconvenientes de nuestra legislación que no concede autonomía amplia a los Directores Gerentes como la tienen las líneas particulares; pero desde el momento que se ha desarticulado todo ese mecanismo administrativo, han bastado solamente cuatro años de práctica para demostrar al país el desorden de los Ferrocarriles del Estado, lo que confirma perfectamente mis asertos, y sin que actualmente el P. E. se dé cuenta de la razón y fundamentos de tantos descalabros financieros, aparte de los perjuicios económicos e industriales que sufren las poblaciones de esas zonas.

Y veamos cómo se comprueban estos hechos.

El año 1891, a raiz de la revolución que conmovió toda la República, esas líneas daban una pérdida de 137.835 pesos oro sellado al Tesoro y tenían un coeficiente de explotación de 183,81 pesos.

La extinguida Dirección de Ferrocarriles, compuesta de competentes caballeros, intervino con firmeza en esa administración y después de retirar todo el personal causante de esos desórdenes, puso al frente de sus reparticiones, con atribuciones y autonomía propia al ingeniero Luis Rapelli, poniendo en evidencia inmediatamente que la causa de esos males era provocada por la falta de competencia en el personal anterior.

El año 1892, es decir, sin cumplirse un año de la nueva administración, la línea del Central Norte acusó una pérdida 1334 pesos oro sellado, rebajándose el coeficiente de explotación a 100,65; el año 1893, dió ganancias por 10.977 pesos y el coeficiente fué reducido a 91,84; el año 1894 los beneficios fueron 8.004, y en cinco años sucesivos, la empresa volvió a tener pérdidas debido a que se incorporó al servicio del Central Norte la línea de San Cristóbal, recién construída, que producía pérdidas.

FERROCARRIL CENTRAL NORTE

PRODUCTOS Y GASTOS ANUALES EN M/N ORO SEGÚN ESTADÍSTICA DEL M. O. P.

Año 1914

Año	Productos	Gastos	Ganancias	Pérdidas	Relación entre Productos y Gastos %
1889	212563	237887		25324	11191
1890	263022	401399		138377	15261
1891	164446	302281	Administración Rapelli	137835	18381
1892	203527	204861		1334	10065
1893	208112	191135	16977		9184
1894	187375	176371	8004		9565
1895	209965	219506		2541	10121
1896	282184	314431		32247	11142
1897	278291	339137		60846	12186
1898	692907	754078		61171	10882
1899	846195	950088		111893	11322
1900	1051270	809659	241617		7696
1901	1218912	844018	374894		6924
1902	1137921	858172	279749		7539
1903	1333836	886105	447731		6643
1904	1686684	1070470	616214		6346
1905	2048784	1432459	616235		6992
1906	2553837	2024288	529549		7926
1907	2911817	2513832	397985		8633
1908	3328404	3014294	314110		9056
1909	3805296	3478987	326309		9149
1910	3841025	4036967		195942	10510
1911	4519668	4675651		155983	10345
1912	4916824	5674735		757011	11541
1913	5623030	5769839		(?) 66809	10261
1914	4600000	5500000		900000	12500

Incorporación del F. C. S. Cristóbal al F. C. C. N.

Cese de administración Rapelli

Además se compró tren rodante y se hicieron muchas mejoras en el servicio; no obstante de esto, la línea acusó un déficit en los cinco años de 268.698 pesos oro sellado.

Después de tan indispensable mejoramiento la línea nuevamente reacciona, y el año 1900, da un beneficio líquido de 241.617 pesos oro sellado, con un coeficiente de gastos de 76,99 y hasta el año 1909 los beneficios líquidos siguen aumentando y dan un total de 4.144.390 pesos oro sellado, con un término medio para su coeficiente de gastos en explo-

tación de 75 °/₀, lo que es una cifra relativamente baja, tratándose de un ferrocarril de montaña, que asciende a más de 3.000 metros de altura, con cremallera de cerca de 40 km. de extensión.

Para esta época surge la ley nueva de la Administración General de Ferrocarriles Nacionales, se posesiona esta Administración de todos los servicios internos de las líneas, desautorizando en absoluto a la ley, que por desgracia le cupo aplicar a la incapacidad manifiesta del Ministro Ramos; el administrador ingeniero Rapelli se ve obligado a *abandonar* el puesto porque no era persona grata al Ministro y menos se sometía a sus propósitos deliberados de enagenar las líneas; ¿y qué resultó?

El año 1909, último de la administración Rapelli, la línea produjo un beneficio de 326.309 pesos oro sellado; el año 1910, primero de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, la línea da una pérdida de 195,942 pesos oro sellado, y el año 1911, 155.986, y el año 1912, 757.911, con un coeficiente de explotación de 115,41, precisamente el año que el Ministro Ramos Mejía proclamaba en el Congreso que el Estado no sabe administrar ferrocarriles, llegando en el año actual el déficit, a los once meses transcurridos, a 900.000 pesos oro sellado con un coeficiente de explotación de 125,10 aproximadamente.

Estas cifras por demás son elocuentes para comprobar la verdad de mis afirmaciones, de que el actual desorden que se siente en los Ferrocarriles del Estado, es de culpa exclusiva de la tergiversación que se le ha dado a la ley 6.757 por el Ministro Ramos, que con su ingénita petulancia ha aplicado su criterio rural a tan difícil rama de la administración pública.

Pero no bastan todavía estos antecedentes. La administración de los Ferrocarriles del Estado tiene en el artículo 7 de la ley de su creación la atribución de «*construir los Ferrocarriles Nacionales, como asimismo la construcción* de nuevas líneas y ramales de los existentes», y el Ministro, en cumplimiento de su programa de burlarse de todas las leyes del Congreso, ha hecho caso omiso de este artículo de la ley, arrebatándole esta atribución a esa repartición para entregársela a la Dirección General de Ferrocarriles, que todavía interviene en su explotación violando la ley, sin poderme dar cuenta de las razones que ha motivado el antojadizo proceder del Ministro.

Es aquí pues, donde estan las causas de tantos descalabros que preocupan la atención del Sr. Presidente y le hace meditar sobre la bondad del principio de los Ferrocarriles del Estado y creo con razón, que si el Sr. Presidente adopta remedios enérgicos, segun el caracter de los males, debe inmediatamente reorganizar los personales superiores de las líneas poniendo a su frente ingenieros competentes, de reconocida capacidad, con autonomía propia, bien rentados, como los tienen las empresas particulares para que hagan reaccionar esas vías, y demostrar al país, que los argentinos, nos bastamos así mismos, sabemos administrar ferrocarriles y y que es una burlesca caricatura carnavalesca aquella frase del Ministro Ramos «de que el Estado no sabe administrar ferrocarriles» que bien po-

día haberla terminado, parodiando al célebre monarca y agregar «el Estado soy yó.»

El Sr. Presidente debe de ordenar que se reglamente esa ley de la administración de los Ferrocarriles del Estado, limitando las atribuciones que le confiere al Concejo los términos de la ley que lo ha creado, y entonces se dará cuenta que los males que sufren la administración de las líneas, vienen de las alturas, de la falta de competencia de los ministros encargados de aplicar las leyes y no de los personales científicos, que primeramente, los ha suprimido, cargando con el fardo de las responsabilidades el gremio de los ingenieros, y segundo, porque esos señores ministros enfatuados con el elevado cargo que desempeñan, hacen caso omiso de las informaciones científicas llenas de ciencia y saber, que a diario le elevan los ingenieros sobre diversos puntos de la administración pública, informes que más de una vez son desglosados de los expedientes, para no dejar rastros de protesta científica, sobre resoluciones arbitrarias.

Los argentinos sabemos administrar ferrocarriles con competencia y honradez y así lo comprueba la historia misma de nuestra vialidad férrea desde la época en que se colocó el primer riel en la República.

Su primer ferrocarril ha sido inspirado, proyectado, financiado, construido y explotado esclusivamente por argentinos y podemos hacer constar con orgullo que no ha habido en el país administración más escrupulosa, honrada y respetada por el concepto público, y que mayores rentas ha dado al Gobierno que la que tuvo el Ferrocarril del Oeste, hasta cerca del año 1890 en que se trató de enagenarlo, usando de los mismos procedimientos practicados por el Ministro Ramos con el F. C. C. N. de desorganizar los servicios para desacreditarlo y evidenciar la necesidad de ser enagenado.

Empresas argentinas fundaron las empresas de tranvías a las que se debe el desarrollo de esta gran metrópoli, y si más tarde las entregaron al extranjero, fué por causas económicas de aplicar el capital a empresas de otro género que redituan mejores intereses, salvándose solamente una de propiedad de dos distinguidos pioners de nuestro progreso, los hermanos Lacroze, ingenieros, que legaron a sus dignos y trabajadores descendientes la propiedad de líneas, que han sabido estenderlas y organizarlas como no hay otras mejores y con satisfacción podemos expresar, que es única línea ferrocarrilera en el mundo, de más de seiscientos kilómetros, que pertenece a una sola familia argentina que honra al pais por su administración y a tan laboriosos descendientes de hombres tan trabajadores y honrados.

Todas las empresas de ferrocarriles extranjeros estan en manos de personales argentinos, y sus directorios locales son argentinos como la mayor parte de su personal superior que han sabido incorporar las empresas, con su ojo esperto y calculador, pagando sus servicios como corresponde a la competencia buscada y hasta penetrando a las alturas de los ministerios para obtener personal, en lo que no han procedido con la corrección debida.

La causa fundamental de estos desórdenes está pues comprobada con la inmensidad de esos miles de reclamos que hoy se expedientean en la casa de Gobierno, ocupando numerosos personales exclusivamente en estos servicios que no deberían existir en una administración medianamente ordenada, y todo es promovido, por la tergiversación de la ley que ha hecho el Ministro Ramos, retirando los personales científicos de las administraciones que con tanta acritud ha atacado en todos sus aptos ministeriales.

Es preciso que nos demos cuenta que Argentina ya ha llegado a su mayor edad, y que debemos de servir nuestros propios intereses, bastándonos a sí mismos, sacando enseñanzas de las lecciones que actualmente nos conceden las grandes naciones civilizadas comprometidas en la trajedia sin igual que presenta la historia de la humanidad, producida por razón de la preponderancia comercial y económica que se trata de conquistar en las jóvenes naciones americanas.

Es preciso que nos incorporemos enseñando nuestro propio valer, demostrando que esta tierra no es el reino del azar y del error, de la indiferencia y de la expoliación, amparados por una incesante embriaguez de grandezas, que en un mañana muy cercano puede despertar nuestra ruina.

Es preciso que preparemos el terreno para saber imponernos y afrontar problemas trascendentales, que bien pronto aparecerán en el escenario público, motivados por el desorden financiero de nuestros ferrocarriles, y que han comprometido nuestro porvenir, como lo he revelado en noches anteriores.

Es preciso que demos principio a organizar la administración de los Ferrocarriles Nacionales, poniendo a su frente personal argentino científico, competente y bien rentado, que al país le sobra, sacando los analfabetos que ha colocado el Ministro Ramos, dominado por su soberbia y petulancia ingénita.

Es necesario que el doctor Victorino de la Plaza, que es un estadista de primera fila, conocedor perfecto de estos grandes problemas, prepare nuevamente el engranage de la gran máquina administrativa, que en un mañana bien cercano deba dirigir la administración de trescientos mil kilómetros de ferrocarriles, que no puede el país entregar al extranjero, amparados de una legislación que consume nuestras fuerzas, absorve nuestra vitalidad y esconde agentes tóxicos en las florecientes malezas que se nos brinda para satisfacer nuestra vanidad.

Sí, ya en el mismo Londres, centro de gravedad de las más grandes operaciones financieras mundiales, en donde se estudian y meditan los problemas económicos que afligen a los pueblos, sin más espíritu que el negocio, han sabido penetrar nuestra actualidad ferrocarrilera, que está absorvida por un círculo estrecho, que no deja desenvolver la acción civilizadora de los grandes capitales en obras reproductivas, y se han preocupado de nuestros destinos y de los males que nos afligen, enseñando a nuestros Poderes Públicos que no hay que tener en cuenta esos prejuicios

de nuestro crédito de que tanto explotan las Compañías existentes, amparadas por el quijotismo que nos domina.

En un círculo respetable de celebridades bancarias, ocupado de estudiar las finanzas de un gran proyecto para nuestro país, el representante de una de nuestras empresas se expresó con vanidad y pretensión en contra de esa iniciativa, y en términos que he recordado en la noche anterior, y al retirarse este caballero del meeting a que había sido invitado, se discutió la idea de destruir la preponderancia del círculo River Plate House, que entorpecía la acción de los capitales que desean incorporarse al progreso de nuestro país, planteando el problema de facilitar al Gobierno Argentino los dineros necesarios para la expropiación de los Ferrocarriles.

Esta iniciativa fué discutida en sus términos generales, y se resolvió someterla en la reunión mensual de los banqueros que se ocupan de estas grandes operaciones financieras, en donde se estudió y se decidió con simpatía que se preparasen los elementos para someterla al Gobierno Argentino, convencidos que tendrían un brillante éxito en la operación.

Se cambiaron cartas entre grandes financistas y la banca que se había designado para que presidiese esta iniciativa, redactó un documento por el cual expresaba que si el Gobierno Argentino ordenase la expropiación de sus ferrocarriles dictando una ley por la que se autorizaba una emisión de títulos por un valor de 150.000.000 de £ de 4 $^1/_2$ % y $^1/_1$ de amortización garantidos por los mismos ferrocarriles expropiados, la banca se comprometía a financiar la operación canjeando los títulos de las empresas por los títulos argentinos, agregando que no creían tener necesidad más que de 8 o 10 millones de £ en efectivo para chancelar los títulos de los que se rehusen a entrar en la operación.

Aseguraban también que solamente en Inglaterra la Argentina podría realizar tal negociación financiera, pues de encargarse a otros mercados ellos se opondrían para no perturbar las finanzas inglesas.

Este proyecto fué tramitado por caballeros nombrados al efecto, cambiándose cartas que comprobaban la seriedad de la operación proyectada y éstas fueron remitidas con la reserva consiguiente al país y puestas en conocimiento del P. E. anterior, que no fueron atendidas y menos contestadas. Al señor Presidente, doctor Saenz Peña, también fué elevado este proyecto, al que tampoco se le prestó atención, pero en verdad, en esos dos períodos presidenciales, desempeñaba el Ministerio de Obras Públicas don Exequiel Ramos Mejía, el más decidido campeón de los intereses de las empresas.

La primera enseñanza que nos ha dejado este proyecto que hasta hoy ha sido ignorado por el pueblo y cuyos documentos tengo en mi poder, es la demostración del ambiente que se respira en la alta Banca de Londres con el exclusivismo del círculo «River Plate House», que combate todas las iniciativas que surgen en el país y repercuten en Londres, bastando decir que el 95 % de las concesiones dictadas por el Congreso, han fracasado por la oposición sistemática promovida por ese círculo que se opone a la incorporación al país de todo capital que no le pertenezca.

El ofrecimiento de esta gran operación financiera está en manos de celebridades bancarias, y se ha de repetir, y conviene que le dediquemos algunos instantes para probar las conveniencias que tiene bajo cualquier punto de vista que se le considere.

He dicho en la noche anterior que el país reconoce como oro sellado los capitales nominales de las compañías, según la ley 5315, y que este compromiso queda vigente hasta el año 1947, según lo establece la misma ley. Supuse también que anualmente se construyan 3000 kilómetros de vías nuevas en ese período de tiempo, lo que daría un total para la fecha de expiración del contrato de 100.000 kilómetros de vía, que a 10.000 £ por cada uno, según el presupuesto ya establecido por las empresas da un total de mil millones, que agregados al capital de las líneas ya construídas, asciende a 1.232 millones de £, que representa en un próximo porvenir el valor del capital empleado por el extranjero en nuestras líneas férreas. He probado que en este valor está comprendido una tercera parte de aumento del capital real, efectivo, que el país ha reconocido a las empresas como oro sellado conforme a la ley 5315,

El 7 % de este capital, que es el dividendo que las compañías reparten a los acccionistas, da un valor anual de 86.240.000 £, es decir, un valor que el país no podrá servir bajo ningún concepto, aun sacrificando todas sus riquezas y que la población de la Argentina se haya elevado a 30.000.000 de habitantes, lo que es muy posible.

Que no sea el 7 %, que sea el 6, o el 5 %, que es el interés garantido por las empresas a los accionistas y obligacionistas, tendremos siempre un valor de 61.600.000 £ oro sellado, que anualmente tendrá que pagar la producción a las empresas de transporte, lo que es también un servicio imposible para el país por más grande que sea nuestro desarrollo económico, el cual hay que tener en cuenta que será limitado precisamente por la tarificación de los ferrocarriles que tienen que ser cada vez más elevadas para servir a los capitales aguados de que me he ocupado en la noche anterior.

Si la Argentina afrontase con valor este problema hoy que voluntariamente se presenta la alta banca londinense, para libertar al pais del tutelaje de un círculo, que amenaza en todos los momentos con los perjuicios de nuestro crédito. el país tendría que desembolsar anualmente un valor de 8.624.000 £ calculando a 7 % de interés teniendo en cuenta gastos y comisiones lo que es un valor mas que elevado, y que hoy se paga por intermedio de las empresas particulares a los accionistas y obligacionistas y conquistaría su independencia económica absorvida por las empresas, absorción que cada vez aumenta con los fabulosos valores que emiten las compañías para la estensión de sus líneas y que se reconece como oro sellado.

Por otra parte, los ferrocarriles dan un dividendo *visible* de 7 % teniendo en cuenta la exhorbitancia de gastos de explotación que les reconoce el Gobierno, por la reglamentación dictada por el Ministro Ramos Mejía y si esta operación se realizase dejaría en el pais un gran exce-

dente de oro que podría aplicarse a la mayor extensión de líneas y amortización de títulos quedando la Nación propietaria de una poderosa red de ferrocarriles, que constituye un inmenso tesoro, para circunstancias difíciles que siempre hay que preveer; pero la principal ventaja que acarrearía a la Nación, sería como he dicho, el destruir por completo los contratos efectuados por las compañías con el Gobierno que nos llevan a la ruina, a sacrificar los más grandes intereses, que comprometen nuestra soberanía y llena el horizonte de la patria de nubarrones sombríos para un porvenir cercano.

El primer argumento que se opondrá a este proyecto, es que los argentinos no sabemos administrar ferrocarriles, y se presentará como ejemplo la administración del F. C. C. Norte que deliberadamente se le ha hecho pasar por una situación angustiosa, obedeciendo a un plan premeditado por el cual se ha suprimido todo el personal científico que reclama el servicio de una línea, y es esto lo que debemos de borrar de la imaginación de nuestros mandatarios que hoy presiden los destinos del país señalándole las causas de los descalabros de esa línea que con tanta elocuencia manifiesta el cuadro adjunto a esta memoria señalando las malas épocas porque han pasado esas líneas que concuerda con la supresión de los servicios científicos del personal.

Los argentinos sabemos administrar ferrocarriles, en iguales condiciones que cualquier empresa extranjera, no obstante la característica de nuestra raza que nos impone tan poco respeto al cumplimiento de las leyes con lo que contageamos a los mismos extranjeros, y conculcadas hasta por el Ministerio de O. Públicas en bien de las empresas ferrocarrileras, sembrando el desorden en toda la administración; pero este mismo defecto de nuestra raza va atemperándose con el progreso de nuestras instituciones y el triunfo de las universidades argentinas, que arroja anualmente a la juventud ilustrada a ocupar posiciones en la vida pública.

Precisamente si los argentinos no sabemos administrar ferrocarriles es una razón suficiente para que se les eduque y se les enseñe, dándole puestos superiores en la labor diaria, sin declararnos incapaces, y procurar librar al país de la tutoría con que se nos quiere encadenar, pues de lo contrario tambien podríamos dar a manos mercenarias la dirección de nuestra escuadra o ejército de tierra sacrificando a la inteligente e ilustrada juventud que se educa en sus escuelas.

Se combate los ferrocarriles del Estado, precisamente en tiempos en que el espíritu moderno, se encamina a proclamar que los ferrocarriles son caminos públicos que no pueden enagenarse a empresas comerciales, que deben de pertenecer a las naciones, como elementos superiores de los intereses generales, sin más programa que desenvolver las riquezas, fomentar el tráfico, desarrollar las industrias, y ser el verdadero instrumento que facilita las transacciones comerciales.

En momentos que se discute que no pueden ser las líneas férreas de particulares, porque constituye un monopolio, sacrificando la producción con tarifas elevadas que provoca trastornos de mayor cuantía; la Ale-

mania con su espíritu práctico y calculador ha sido la primera nación que provocó el sistema con grandes resultados para la renta pública fomento de sus industrias y desarrollo de sus riquezas, dándole un superavit la explotación de sus ferrocarriles el año ppdo. que pasa de 1.000.000.000 de francos, y hoy, en momentos solemnes en que está comprometida su nacionalidad, enseña al mundo la excelente organización de sus ferrocarriles como primera arma de guerra, obtenida a fuerza de labor, inteligencia y patriotismo.

La Italia ha hecho también su evolución en el mismo sentido con resultados satisfactorios y bien puede ser que su actual desenvolvimiento económico, tenga por causa eficaz, la incorporación de todas sus líneas férreas al Estado.

La misma Inglaterra país conservador en sus tradiciones, hoy se encuentra dominada por el espíritu reformador del siglo, ha sometido a estudio la espropiación de todas sus líneas férreas y el Presidente del Consejo de Ministros ha encargado a una Comisión especial el informe respectivo, habiendo sido avaluado el valor de las líneas, por el «Times» en 1.600 millones de £, valor rectificado por la revista Railwais News en 1.800 millones.

Sus colonias de Australia, Natal el Cabo y Nueva Zelandia tambien resueltamente han afrontado el problema expropiando todas sus líneas férreas, y en el Parlamento de Estados Unidos se estudian proyectos al respecto, proyectándose emisiones de títulos nacionales por valores de 11.000.000 de dollares, lo que prueba que hoy se defiende con éxito la teoría, de que los ferrocarriles deben ser del Estado, rebatiendo a las escuelas económicas que han predominado hasta hace poco. Y nosotros, por qué hemos de escapar de esta evolución, cuando precisamente los errores de nuestra legislación ferrocarrilera nos obliga a tomar una firme determinación y salvar al país de un desastre que lo detendrá en su marcha y acción civilizadora?

En cualquier caso, por funesta que fuese la expropiación, y que fallasen nuestros esfuerzos en la administración de las líneas, el pais siempre tendría el recurso del arrendamiento, pero se habría salvado de esos funestos contratos amparados por la ley 5315 y su reglamento que nos lleva a la ruina, teniendo siempre presente, que si en Europa afrontan estos problemas con el espíritu preconcebido de dar expansión al tráfico acumulado, nosotros tenemos que considera la espropiación de los ferrocarriles, bajo el punto de vista de que deben ser colonizadores, de poblar nuestros vastos desiertos, de extender la población a esas inmensas comarcas que miran los poderosos con cierta codicia conquistadora.

Tenemos que defendernos del drenage de oro que hacen la empresas de ferrocarriles que anualmente enervan las fuerzas del productor y que hoy absorven la tercera parte de nuestra economía y que en un mañana cercano, cuando el país tenga valores de 1.000.000.000 £ en acciones y obligaciones de los ferrocarriles que se reconoce como oro sellado, amparadas las empresas por la desmedida protección que le presta nuestra

legislación, la Nación tendrá un drenage anual, en más de setenta millones de libras esterlinas que se arrancarán a la producción y economía nacional, lo que no podrá soportar por más grande que fuese nuestra marcha progresista.

Es bajo este punto de vista que tenemos que considerar el problema, sin penetrar a discutir las teorías de que los Gobiernos son o no buenos administradores, y haciendo justicia, tenemos siempre que recordar también que las irregularidades del servicio de los ferrocarriles del Estado que la prensa denuncia—y me expreso para tiempos normales, no para los presentes cuyas causales acabo de estudiar—son denuncias por razones de política o de otra índole, pero siempre se silencia los defectos de que adolecen los servicios de las empresas particulares, en las que se producen las mismas o mayores irregularidades inherentes a un mecanismo tan complicado, susceptible, de faltas a diario, en todos los ferrocarriles del mundo.

He terminado, señores; pero quiero repetirme para dejar bien constatado que lo que necesita la actual administración de los ferrocarriles del Estado, es que se ponga a su frente un personal científico, bien rentado y autónomo para poder proceder con prontitud en las cuestiones de diversa índole que a diario se presentan, y sobre todo en líneas cabeceras, como la del Central Norte en donde concurren varias otras particulares que le promueven la competencia.

Señores: doy por terminados mis estudios sobre las finanzas de los ferrocarriles Argentinos, en que por varias noches he ocupado vuestra atención, lo que agradezco, por la benevolencia que me habéis dispensado. Creo haber hecho un servicio al país, denunciando la anormalidad de nuestra legislación sin tener en cuenta intereses particulares que poco importan ante los grandes intereses que se debaten y afectan el presente y porvenir de la patria.

Me resta, señores, agradecer a la distinguida corporación y su digno presidente, la acogida que se me ha prestado, lo que demuestra que se interpreta bien los destinos de este Centro, de servir los intereses públicos, abriendo sus puertas a todos los que se preocupen de estudios de esta índole, y espero que la noble e ilustrada juventud que se ha incorporado en sus filas científicas, sepan dedicar su atención a otras ramas de la administración pública en las que hay tanto que dilucidar, enseñando al país y a los detractores de nuestro gremio, que las Universidades Argentinas han llegado a su mayor edad y arrojan anualmente elementos científicos capaces de dirigir, criticar y dar consejos a los mandatarios de la nación.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 126357190